



Rotterdam 5 januari 2020

Persbericht Fosfine gas in de lading: onrust in de binnenvaart neemt toe

Ongetwijfeld heeft u de laatste tijd ook veel meegekregen over het gebeurde op m.s. Fox van de familie De Waardt. Het relatief goede nieuws is dat het echtpaar langzaam maar zeker aan de beterende hand is, en er zelfs sprake is van het naar huis keren van mevrouw de Waardt nadat haar man al eerder uit het ziekenhuis ontslagen was. Echter moet hierbij aangetekend worden dat de tijd moet uitwijzen hoeveel restschade (aan organen en zenuwstelsel) men overhoudt aan het gebeuren. Het feit dat ook nu nog (2 januari 2020) een te hoge waarde in de roef en lading van het schip gemeten wordt spreekt boekdelen over de ernst van de zaak.

Hoe zit het met de huidige procedure?

Van diverse kanten horen wij dat in het geval van de Fox (En de 5 andere schepen!) wel heel veel fout moet zijn gegaan. Juist daarom is het ronduit angstig dat er berichten vanuit de haven van Amsterdam komen waarvan we horen dat er aan de procedure nog niets veranderd is: de "gasdokters" schijnen nog tussen het meten door weg te gaan. We wachten dan ook ongeduldig de uitkomsten van het onderzoek door Inspectie SZW hieromtrent af waaruit zou moeten blijken wat er fout gegaan is en hoe dat in de toekomst voorkomen kan worden. Dat heeft de hoogste prioriteit.

Plan van Aanpak

Wat de ASV betreft zou het *Plan van Aanpak Voor het afhandelen van ladingen in zeeschepen die in het buitenland behandeld zijn met ontsmettingsmiddelen (23 oktober 2018)** tegen het licht gehouden dienen te worden. Als we Hoofdstuk 6 bekijken, wat specifiek over fosfine gaat, dan zien we nergens dat binnenvaartschippers geïnformeerd worden over de toxiciteit van hun lading. Het lijkt ons echter niet meer dan redelijk dat ook de schipper van een binnenvaartschip een gasmeetcertificaat ontvangt nadat er metingen worden gedaan op het binnenvaartschip. Dan zou zo'n verhoogde concentratie geconstateerd moeten zijn en is de bemanning in ieder geval gewaarschuwd en denkt niet als eerste aan een buikgriep of koolmonoxidevergiftiging. Helaas blijkt de bemanning van het binnenvaartschip een heel ondergeschikte rol te spelen in de hele procedure. We zien dat de aanpak bijna uitsluitend gericht is op veiligheid van de mensen werkend op het zeeschip, en de losinstallatie. Over de binnenvaartschippers geen woord.

Verschoven verantwoordelijkheid

Wel zien we in Hoofdstuk 8 dat die schipper verplichtingen en verantwoordelijkheden heeft als men lading met te hoge gif-waarde in het schip heeft overgeslagen. Verplichtingen die volgens ons wellicht helemaal niet bij die binnenvaartschipper zouden moeten liggen. Zo lezen we "De kapitein of de schipper draagt er zorg voor dat de gassingsleider (gasdokter, red) minimaal om de dag metingen in het schip verricht, zon- en feestdagen daarvan uitgesloten, om de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de lading vast te stellen". HOE kan die schipper daar zorg voor dragen? Hij kan het hooguit mogelijk maken. En er wordt dus pas gemeten op dat binnenvaartschip als men al weet dat er een te hoge concentratie is, waarbij ook de hoogtes van de concentraties die we in dit plan van aanpak lezen af lijken te wijken van de hoogtes die wij als "veilig" hebben doorgekregen.

Geen metingen bij de binnenvaartschepen in geval van twijfel

Wat opvallend is, is dat we in het hele plan van aanpak nergens lezen dat tijdens de overslagprocedure aan boord van het binnenvaartschip gemeten zou moeten worden. Op de zeeboot wordt bovendien slechts op 1 meter diep gemeten. Dat lezende roept onmiddellijk vragen

"Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> * info@algemeeneschippersvereniging.nl

op; tenslotte is een zeeboot heel wat meters diep en weten we dat de Fox uit 2 laadruimen heeft geladen waarvan men één ruim heeft leeggemaakt; wat als er op de bodem veel fosfine is terechtgekomen? Wordt dit dan niet gemeten? Het lijkt ons redelijk als in geval van het meten van een verhoogde concentratie gif bij een zeeboot bij binnenkomst, de binnenvaartschepen die vandaaruit laden standaard gemeten worden tijdens het laden en ook standaard een certificaat meekrijgen waaruit blijkt welke waardes er gemeten zijn.

Onzekerheid en onrust: aanbiedingen meetapparatuur

Het is dan natuurlijk niet meer dan logisch dat er momenteel veel onzekerheid en onrust onder vele schippers die veevoer en graanproducten vervoeren, is. Sterker, omdat het zo stil blijft over de situatie en er niet gerept wordt over maatregelen die deze situatie kunnen voorkomen neemt de onrust toe. Nu gaan er stemmen op dat schippers zelf meetapparatuur aan boord willen nemen i.v.m. gassen in de lading. Een begrijpelijke reactie omdat iedereen zoveel mogelijk veiligheid voor zichzelf, het gezin en medewerkers wil garanderen. Maar tegelijkertijd horen wij van experts dat hier nog veel haken en ogen aan zitten. Welk gif moet er gemeten worden? Hoe moet je het doen? Experts hebben hier een jarenlange opleiding voor doorlopen, de vraag is of schippers die verantwoordelijkheid op zich moeten willen nemen en wat daar de consequenties van zijn. Tegelijkertijd zien we al aanbiedingen van meetapparatuur. Maar gaat dit het probleem oplossen? En wat zijn de bijkomende consequenties? De ASV is bezig om antwoord op die vragen te vinden en wil dit in ieder geval in de voorjaarsvergadering in maart ruimschoots aan bod laten komen.

Verplichting voor de schipper?

De ASV hoort dat er voorstellen liggen om toximetingsapparatuur aan boord verplicht te stellen. Zo horen wij over (eenvoudige) meetapparatuur die "piept" bij een giftige stof. Hoewel dat een optie is schuilt daarin het grote gevaar van schijnveiligheid (wat meet je en meet je wel goed?) en het gevaar van verplaatsen van verantwoordelijkheid (wie is dan schuldig als het fout gaat?).

De schipper moet veilig en goed goederen vervoeren over water, de verlader moet zorgdragen voor veilig te vervoeren goederen en kan/ moet daarvoor experts inhuren die een juist protocol op een juiste wijze uitvoeren. We wijzen er ook op dat de schipper voor een volgend dilemma staat als hij een te hoge waarde denkt te meten: Je legt dan het laden stil en dus de overslag van een zeeboot, als de meting verkeerd blijkt, dan komt er een fikse nota. De schipper heeft nauwelijks/geen positie om dat te doen en dus kan daar die verantwoordelijkheid nooit gelegd worden. Dat staat natuurlijk los van al wat schippers privé willen doen.

Samenvattend

19 jaar geleden heeft de SP Kamervragen gesteld over het feit dat er problemen waren vanwege fosfine in de lading van binnenvaartschepen. Nu heeft (o.a.) de SP wederom vragen gesteld. Het zou toch nu eens zo moeten zijn dat de verantwoordelijken hun verantwoordelijkheid nemen zodat schippers (en hun gezinnen, werknemers, havenarbeiders en werknemers aan boord van het zeeschip) ervan uit kunnen gaan dat de lading die overgeslagen en vervoerd wordt het stempel "veilig" verdient.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

*geraadpleegd: https://www.portofamsterdam.nl/sites/poa/files/media/pdf-nl/pva_afhandelen_zeeschepen_met_gegaste_lading.pdf